



LES VÉLOS DES ÉTANGS

Association de promotion du vélo sur les territoires métropolitains
Pays de Martigues et Istres Ouest Provence

Mairie d'Istres
à l'attention de M. Bernardini, maire

Istres le 29 mars 2021

Dossier suivi par : P.Bazile – 06 63 65 28 72 – pascal.bazile@sfr.fr

Objet : proposition d'expertise pour le plan vélo en cours... et quelques suggestions

Monsieur le maire,

Tout d'abord nous vous remercions pour la réparation récente de la bande cyclable du rond-point Radolfzell/Filippi. Et nous vous remercions encore une fois pour la mise à disposition gratuite de l'atelier qui fonctionne très bien. On nous a donné tellement de vélos (283 à ce jour) que nous serions heureux d'en offrir aux premiers élus et techniciens qui le demanderaient, pour peu que ce soit pour rouler à Istres avec. N'hésitez pas à nous en envoyer dans ce but !

Nous souhaitons en effet voir s'améliorer l'expertise de notre ville en « urbanisme vélo ».

Notre association se réjouit de savoir que la ville a élaboré un **plan vélo communal**, et que ce plan a reçu l'approbation du Conseil Départemental et de la Métropole pour recevoir un financement important issu du Plan de Relance.

Ce plan pourra être un progrès pour la « cyclabilité » de notre ville, mais **si les réalisations prévues ne sont pas bien conçues, elles peuvent être délaissées par les cyclistes**, ce qui n'est certainement pas le but.

Les villes qui ont réussi leur adaptation au vélo ont reçu l'expertise de pratiquants, simples citoyens adeptes du vélo ou le plus souvent associations de cyclistes urbains ou de vélotaf.

Les Vélos des Étangs a travaillé avec les services de la métropole durant deux années afin d'élaborer le plan vélo métropolitain voté en 2019. Que les majorités élues des différentes villes souhaitent garder la « final touch » pour sa réalisation est acceptable pour nous, mais nous écarter de toute concertation pour éviter nos critiques revient à casser le thermomètre pour résoudre un problème de fièvre... Nos critiques ne sont ni gratuites ni politiciennes. C'est la pratique qui nous apportent nos idées, nous connaissons certaines contraintes, nous pouvons être utiles.

Pour ces raisons **nous vous proposons notre expertise**, et vous adressons pour vous en convaincre :

- une rapide critique des réalisations (et de la concertation) du mandat 2014-2020,
- quelques suggestions d'améliorations que les cyclistes urbains istréens attendent.

Et nous ne pouvons que **vous proposer d'emmener quelques uns de vos élus et/ou techniciens à vélo, pour faire le bilan des réalisations passées**, comme nous l'avons souvent proposé à la Commission Vélo 2014-2020.

En restant à votre disposition, nous vous prions de recevoir, Monsieur le maire, nos respectueuses salutations.

*Pascal Bazile,
coprésident (Istres)*

Annexe 1 : Rapide jugement sur les réalisations et la concertation du mandat 2014-2020

Sur les réalisations essentielles (pour nous...) :

- la réfection de **la piste CEC / anciens combattants** est plutôt bien faite, mais
 - l'entrée ou la sortie au niveau du Carrefour des Pignes a été ratée et les cyclistes venant de Martigues ne la prennent pas spontanément
 - elle est difficile à prendre à partir des avenues Radolzell (quand on vient de l'ouest) ou Chave,
 - la traversée de la sortie du parking du CEC a des marches de 5 cm et les cyclistes évitent souvent cette portion
- la **piste de l'avenue Filippi et de l'allée du Trident** est totalement délaissée :
 - elle est impossible à prendre depuis le nord (elle débute derrière une barrière)
 - elle est impossible à prendre depuis le rond-point Céline Avril.
 - la sortie de l'allée du Trident vers le passage piéton de l'avenue Radolfzell est en biais avec une marche de 5cm, ce qui est particulièrement dangereux
 - de plus, créer une piste dans une impasse au trafic quasi nul (l'allée du Trident) était pour nous une aberration et un gaspillage d'argent
- les **filtres anti-scooters** (parc Guelfucci, CEC, abords du lycée Rimbaud et bien ailleurs...) ont certes bloqué les scooters (dont nous ne contestons pas les désagréments !), mais malheureusement aussi les vélos. Obligerait-on un automobiliste à régulièrement descendre de sa voiture, la pousser à travers un sas, avant de pouvoir remonter dedans pour poursuivre sa route? Ces filtres ont repoussé vers les « rues à automobiles » les vélos qui passaient par ces itinéraires... Une méthode pour les passer sans descendre de vélo s'est répandue, mais tous n'y arrivent pas.
- les **bandes cyclables** de l'avenue J-M L'Huillier sont ridiculement étroites ou longent des stationnements de voitures avec un fort risque d'accident par emporté-à-vélo
- nous avons apprécié **l'ajout d'arceaux à vélo** dans des endroits stratégiques de la ville (le bureau de poste, le poste de police, la mairie...), là notre expertise a été demandée et suivie...
- finalement **les meilleures réalisations pro-vélo du précédent mandat ont été quelques ralentisseurs** parmi ceux qui ont fleuri dans la ville, avec mention spéciale
 - à ceux du nouveau rond-point de l'avenue Gouin (celui entre la Prédina et le Prépaou) qui rendent ce rond-point assez sûr et facile à prendre. Une réussite...
 - et à ceux de la Corniche de Suffren, où la vitesse des voitures a largement baissé et qui est de ce fait devenue plus sûre

Sur la concertation :

La « Commission Vélo 2014-2020» nous a laissé un goût très amer, et même nous a déprimés :

- une orientation « sport », « tourisme » et « loisir » surdéveloppée, or ces cyclistes évitent la ville en général. 99 % des cyclistes en ville sont des « cyclistes urbains »...
- un total désintérêt pour tout ce qui n'était pas de l'infrastructure (définition de zone 30, contresens cyclables, cédez-le-passage aux feux, atelier de vélo, école de vélo...)
- aucune concertation avant les réalisations (les pistes des Anciens Combattants ou Filippi, les ronds-points créés, les filtres anti-scooters...) que nous découvrions toujours après réalisation ou déjà en chantier...
- et surtout **nos propositions pour venir tester avec nous⁽²⁾ (à vélo...) les réalisations effectuées ont toujours été repoussées, au point que nous nous sommes demandé si les adjoints ou les techniciens de cette commission savaient seulement faire du vélo...**

Sauf oubli de notre part, notre contribution a été limitée aux arceaux à vélo et à l'aménagement de la ligne de désir du nord du parc Guelfucci (mais malheureusement avec des filtres à scooter en plus). C'est peu pour l'énergie et le temps dépensés...

⁽²⁾Le seul adjoint qui ait jamais fait du vélo avec nous fut M Einaudi, qui n'était pas membre de la commission et pour une sortie dont le but premier était la sécurité en hiver, dans le cadre de la campagne nationale « Cyclistes, brillez ».

Annexe 2 : Suggestion 1

Définition d'une zone 30 mieux repérable, avec contresens cyclables autorisés par défaut

Constat : Dans les rues historiques des villes anciennes, on ne peut créer de bandes ou pistes cyclables, sauf à supprimer les stationnement, ce qui est très militant et reste encore minoritaire (mais deviendra peut-être un jour la norme !). La solution la plus fréquente et la mieux acceptée actuellement est de **calmer le trafic**. Pour cela, définir une **zone 30 très repérable (pouvant inclure des zones de rencontre)** est souvent à la fois nécessaire et suffisant.

Or la zone 30 d'Istres est pour nous bien peu repérable :

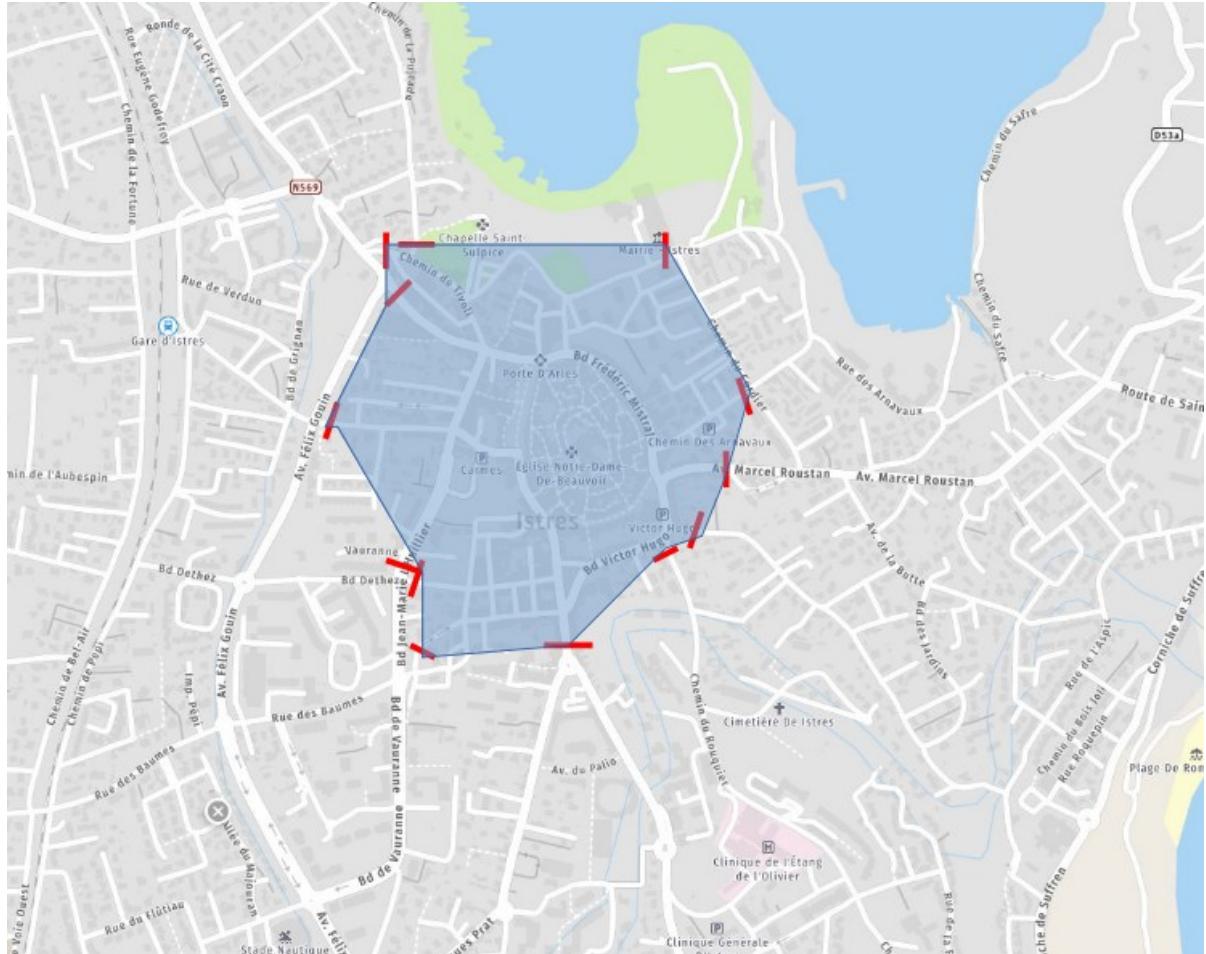
- on sait (parfois) qu'on y rentre (panneau B30), mais jamais qu'on en sort (aucun panneau B51)
- pas de revêtement de sol spécifique comme dans certaines villes.

Le décret (n°2008-754 du 30 juillet 2008) prévoyait la mise en place des DSC (Double Sens Cyclable) pour les cyclistes dans les zones 30 et les zones de rencontre. Les collectivités avaient 2 ans pour se mettre en conformité en aménageant les rues concernées, ou en prenant un arrêté pour en exclure certaines rues.

À notre connaissance, il n'y a pas d'arrêté de la municipalité d'Istres interdisant les DSC dans la zone 30. Beaucoup d'entre nous (et de cyclistes istréens en général) prennent donc ces rues en DSC, mais sans vraiment savoir.

Nous vous suggérons donc

- **de mieux définir la zone 30 du centre-ville d'Istres, par ex comme sur le plan ci-dessous**
- **de préciser par panneaux C24a, en plus des panneaux B30, que le DSC y est autorisé, afin de prévenir les automobilistes. Les traits rouges symbolisent nos suggestions d'emplacements de panneaux**
- **D'exclure les boulevards Victor Hugo et Frédéric Mistral de DSC, leur courbure et le trafic ne s'y prêtant pas**

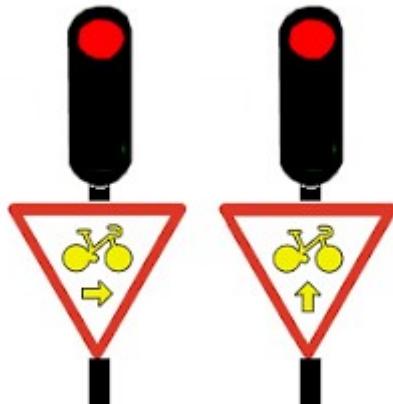


Annexe 3 : Suggestion 2

Intégration de « cédez-le-passage cycliste » aux feux tricolores qui s'y prêtent,

Constat : De nombreux cyclistes s'arrêtent aux feux rouges seulement si la traversée du carrefour présente un danger. Ils trouvent que rester sous la pluie, dans le froid, à respirer les pots d'échappement, est plus risqué que l'éventuelle contravention. De plus le redémarrage d'un vélo (le moment où il est le moins stable) dans les fumées des démarriages des véhicules motorisés est à la fois dangereux et désagréable.

La solution la plus fréquente et la mieux acceptée actuellement est d'ajouter sous les feux les « moins dangereux » des petits panneaux « céder-le-passage vélo » ou « tourner-à-droite vélo » afin de rendre cette pratique légale et d'encourager ainsi le vélo par rapport au trafic automobile.



Istres ne possède à notre connaissance aucun panneau de ce type.

Nous vous suggérons donc : de créer, pour commencer, 4 cédez-le-passage-cycliste

- **un au feu de l'avenue Aldéric Chave au niveau du Palio, sens sud-nord, avec flèche verticale**
- **un au feu du boulevard Édouard Guizou, toujours au niveau du Palio, avec flèche verticale (aucun risque que les cyclistes refusent la priorité aux bus venant du pôle d'échange).**
- **un au feu de l'avenue Marcel Roustan (celui à l'arrivée au centre-ville), avec flèche vers la droite**
- **un au feu de l'avenue Victor Hugo (celui situé juste avant l'avenue Marcel Roustan), avec flèche vers la droite**

Annexe 4 : Suggestion 3

Meilleure prise en compte des « lignes de désir » et exemple de celle du parc Guelfucci

Constat : Les vélos (et les piétons, mais aussi parfois les scooters...) passent parfois dans des endroits que les urbanistes des villes n'ont pas prévus. Si c'est du terrain naturel, cela crée peu à peu une « ligne de désir » (comme sur la photo ci-dessous). Si on le signale aux responsables de la ville, il y a deux réactions possibles

1. ils mettent une barrière pour empêcher cette pratique
2. ils aménagent ce passage « logique » pour régulariser cette pratique.

Istres possède de nombreuses lignes de désir vélo, piéton ou scooter.

Par exemple, une ligne de désir existait du nord du parc Guelfucci. Elle a été créée par des piétons et des vélos (et quelques scooters). Nous l'avons signalé à la Commission Vélo 2014-2020 en suggérant de l'aménager. Un aménagement a eu lieu, mais sur une partie seulement.

Nous vous suggérons donc :

- **d'encourager votre adjoint aux « liaisons douces » à détecter ces lignes partout dans la ville et à choisir de préférence la voie de l'aménagement/régularisation pour les traiter**
- **d'aménager la « suite » de la ligne de désir du parc Guelfucci, qui fait partie d'un itinéraire cyclable qui permet aux cyclistes du sud d'Istres de rejoindre le centre ville en sûreté par**
 - ***l'allée des Elfes***
 - ***la passerelle au-dessus de l'avenue de Radolfzell***
 - ***le parc Guelfucci***
 - ***la rue des messages***

Nous ajoutons pour cet itinéraire cyclable « spontané » que la cohabitation avec les piétons s'y passent bien, les cyclistes savent que les piétons, notamment les enfants jeunes, y sont fréquents. La vitesse modérée et l'usage de la sonnette y sont pratiqués.



La ligne de désir (piéton et vélo) du parc Guelfucci

Annexe 5 : Suggestion 4

Modification des filtres à scooter

Constat : Les filtres à scooters qui se sont multipliés à Istres sous le mandat 2014-2020 filtrent totalement les scooters mais aussi assez largement les vélos. Ils filtrent notamment totalement les vélos à sacoches, les vélos cargos, les vélos à remorques, ou même les VTT les plus récents, qui ne passent pas au niveau de la roue arrière.

Avec un vélo « normal » (hors de la liste ci-dessus) il est possible de les passer sans descendre du vélo (notre association en a fait un article de blog avec vidéo) mais les cyclistes les moins à l'aise n'y parviennent pas.

Si Istres souhaite encourager la pratique du vélo urbain, il serait souhaitable qu'au moins tous les cyclistes aux vélos capables de passer ces filtres arrivent à les passer sans descendre de vélo.

Nous vous suggérons donc de tester la modification représentée sur les photos ci-dessous

- **on retire la partie haute et notamment la « pancarte » (que les plus grands cyclistes frôlent de la tête)**
- **on la remplace par une poignée horizontale qui permet au cycliste de mieux se stabiliser lorsqu'il passe le filtre en mettant ses pieds sur les marches latérales**

Pour juger de la justesse de cette idée, et de trouver la bonne forme par approche successive, l'idée est bien de commencer par un test sur un filtre, avec un panneau indicatif avec un QR-code vers une vidéo... Éventuellement les gens pourraient voter ou suggérer des modifications.



Filtre avant modification



Filtre modifié